Deutscher Bundestag **Drucksache 19/1417**

19. Wahlperiode 21.03.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Bijan Djir-Sarai, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Dr. Jürgen Martens, Christoph Meyer, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Andrew Ullmann, Johannes Vogel, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

740-Meter-Netz für Güterzüge

Die Bundesregierung hat am 27. November 2017 durch den parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann (Bundestagsdrucksache 19/151 des Deutschen Bundestages, S. 52f.) schriftlich mitgeteilt, dass sie für die Ermöglichung der europäischen Güterzug-Standardzuglänge von 740 Metern ein Programm zur Engpassbeseitigung im deutschen Eisenbahnnetz durchführen möchte. Dies wurde aus dem potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030, S. 169, Nr. 31) in den vordringlichen Bereich erhoben (Bundesschienenwegeausbaugesetz). Bislang können nur etwa zehn Prozent der in Deutschland verkehrenden Güterzüge mit der europäischen Standardzuglänge unterwegs sein, was dazu führt, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße durch die vorhandene Netz-Infrastruktur beeinträchtigt wird. Im kombinierten Verkehr könnten durch das 740-Meter-Netz so deutlich mehr Container pro Zug transportiert und bei einem Vollzug etwa 52 LKW ersetzt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. An welchen Stellen im deutschen Eisenbahnnetz will die Bundesregierung dieses punktuell für das 740-Meter-Netz ausbauen?

   In welcher Weise sollen dazu zu kurze Signalabstände durch eine Digitalisierung des Netzes und der Stellwerke optimiert werden (Auflistung nach Bundesländern)?

2. An welchen Stellen im deutschen Eisenbahnnetz werden zur punktuellen Netz-Optimierung zugleich Elektrifizierungen notwendig (Auflistung nach Bundesländern)?
3. An welchen Stellen müssen Ausweichgleise neu gebaut und bestehende Gleise verlängert werden (Auflistung nach Bundesländern)?
4. Welche Länge plant die Bundesregierung für neue Ausweichgleise/Überholgleise, da Experten eine eher großzügige Planung von jeweils 1 000 Metern favorisieren?
5. Welche Optimierungs- und Umbaumaßnahmen plant die Bundesregierung für das 740-Meter-Netz in den deutschen Güterzugbahnhöfen?

   Gibt es in diesem Zusammenhang Neubaupläne für zusätzliche Güterbahnhöfe und Gleisanschlüsse (Auflistung nach Bundesländern)?
6. Ab wann kann mit dem Ausbau der Punkte 1. – 5. begonnen werden?

   Hat die Bundesregierung dazu die Finanzierung geklärt?

   Auf welcher aktuellen Datenbasis basieren Zahlen des Bundesverkehrsministeriums, nachdem der Aufwand für die Beseitigung aller Netzengpässe rund 405 Mio. Euro bei einem Kosten-Nutzenfaktor von 4,8 betrage (Auflistung nach Bundesländern)?
7. Welche weiteren Pläne hat die Bundesregierung, um das deutsche Eisenbahnnetz mit dem europäischen Kernnetz in Bezug auf die 740-Meter-Züge technisch und infrastrukturell zu harmonisieren (Pläne der EU-Kommission für das europäische Kernnetz 2030)?
8. Inwiefern gibt es Pläne und schon getroffene Vereinbarungen der Bundesregierung mit den europäischen Partnern für ein europäisches Infrastrukturmanagement für den Schienengüterverkehr?
9. Welche Pläne hat die Bundesregierung zum Ausweichstreckenmanagement für die Rheintalbahn, Südwestdeutschland, Frankreich und die Schweiz (insbesondere nach dem Unfall und der Streckensperrung von Rastatt-Niederbühl), um kurze oder längere Sperrungen in diesem Bereich künftig zu vermeiden?

   Welche genauen Abstimmungen gibt es dazu mit den betroffenen Nachbarländern, den Bundesländern in Südwestdeutschland, der Deutschen Bahn sowie den Verbänden und Unternehmen aus der Eisenbahnbranche, dem Schienengüterverkehr und dem Logistik-Sektor?
10. Welche zusätzlichen Baumaßnahmen in Bezug auf Frage 9 sind zum Beispiel bei zusätzlichen Bahnkurven in Südwestdeutschland und besonders in der Region Karlsruhe notwendig?
11. Wie wird die Bundesregierung speziell im Bereich der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen und ihrer Containerumschlagplätze sicherstellen, dass eine Zuglänge von 740 m genutzt werden kann?
12. Welche Kooperationen und Absprachen sind an dieser Stelle mit der Deutsche Bahn AG geplant, und wie wird die Bundesregierung den bislang schleppenden Ausbau der Hinterlandanbindung beschleunigen?

Berlin, den 20. März 2018

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333